

STAJNIAK Maciej¹

Przewozy lotnicze cargo – ocena rynku i aspekty konkurencyjności

Słowa kluczowe: transport lotniczy, przewozy cargo, konkurencyjność

Streszczenie

Obsługa ładunków w polskich portach lotniczych uzależniona jest od istniejącej infrastruktury, która jest rozwijana w związku z ciągle rosnącymi przeładunkami. Coraz więcej zleceniodawców wymaga od spedytatorów przewozów lotniczych cargo elastyczności, szybkości działania, a także kompleksowej obsługi, od przewozu każdej ilości towaru o zróżnicowanych gabarytach, z i do różnych krajów, poprzez odprawę celną, magazynowanie oraz dystrybucję przesyłek po całym świecie. Zmierzają to do nieprzerwanych poszukiwań sposobów zapewnienia i utrzymania przewagi konkurencyjnej w dynamicznie zmieniającym się otoczeniu gospodarczym i społecznym, a jednocześnie sprawia, że firmy lotnicze w swych strategiach muszą uwzględniać rozwój nowych usług.

Artykuł prezentuje konkurencyjne aspekty przewozów lotniczych cargo.

AIR CARGO - MARKET ESTIMATION AND COMPETITIVENESS ASPECTS

Abstract

Load handling in the Polish air port depends on the existing infrastructure which is developed due to increasing reloading operations of, among other things.

More and more customers demand from the AIR CARGO forwarders flexibility, speed and wide scope of services beginning with shipping goods of any quantity and size to different countries, through customs clearance, warehousing and distribution to all parts of the World.

Continuous search for various ways of achieving and maintaining competitive advantage in dynamically developing economic environment became the reason why air companies need to consider new services development in their strategies.

The article presents competitive aspects of air cargo.

1. WSTĘP

Rozwój współczesnych gospodarek jest ściśle związany z efektywnie funkcjonującym rynkiem usług i skutecznym wykorzystaniem uwarunkowań związanych ze zwiększającym się poziomem konkurencji. Jego charakter kształtują rywalizujące podmioty gospodarcze, zmierzające do zapewnienia sobie maksymalnego dostępu do globalnych rynków i potencjalnego popytu. Ten dostęp zapewniają lotnicze przewozy cargo dostarczając dobra materialne do najdalszych zakątków świata. Przedsiębiorstwa oferujące transport ładunków drogą lotniczą udoskonalają atrakcyjność swojej palety usług budując najważniejszy walor konkurencji rynkowej jakim jest jakość obsługi klienta. Na skutek zmienności tego poziomu dochodzi nieraz do eliminacji najsłabszych firm z rynku, przyczyniając się do dynamicznego wzrostu poziomu techniczno-technologicznego środków transportu oraz infrastruktury naziemnej.

Relacje jakościowe jakie są widoczne na rynku usług lotniczych cargo, odzwierciedlają istniejące różnicowanie poziomu atrakcyjności świadczonych usług, uwarunkowanych poziomem rozwoju infrastruktury poszczególnych lotnisk oferujących obsługę przesyłek, które ulegają w ostatnich latach systematycznej polaryzacji.

2. KONKURENCJA NA RYNKU USŁUG LOTNICZYCH CARGO

Konkurencja w ogólnym ujęciu oznacza ona współzawodnictwo kilku podmiotów na tym samym rynku, natomiast w sensie ekonomicznym jest to rywalizacja pomiędzy osobami lub podmiotami gospodarczymi w procesie realizacji własnych interesów poprzez przedstawienie oferty atrakcyjniejszej od tej, którą przedstawiają inni². W sensie ogólnym konkurencja jest pojęciem powszechnie znanym i zrozumiałym zarówno w obszarze nauk ekonomicznych, jak i nauk o zarządzaniu. W ramach towarowego transportu lotniczego rozwija się niemal od początku procesu deregulacji rynków i ma ściśle określony cel, którym dla przewoźników lotniczych „[...] jest przyciąganie do siebie klientów przez zaoferowanie im korzystniejszych warunków cenowych, jakościowych i innych, dla zwiększenia swych obrotów i zysków, klientom taka konkurencja powinna umożliwić wybór i uzyskanie usługi na najdogodniejszych dla nich warunkach”³.

¹ Instytut Logistyki i Magazynowania, 61 – 755 Poznań, ul. Estkowskiego 6.

² J. Burnewicz, *Międzynarodowe rynki transportowe*, UG, Sopot 2004, s. 42.

³ J. Szymajda, *Konkurencja w transporcie lotniczym*. Liber, Warszawa 2002, s. 17.

Konkurencja przyjmując charakter podstawowego i strategicznego instrumentu w procesach decyzyjnych w znacznym stopniu przesądza o roli i znaczeniu portów lotniczych w rynkowym otoczeniu, ich potencjale i możliwości ekspansji. Najczęściej prowadzi do poprawy efektywności działania, zwiększenia walorów nowych ofert, które w większym zakresie spełniają oczekiwania konsumentów, co w konsekwencji stymuluje wzrost popytu i kumulację zysków⁴.

Efektywność tych działań wymaga stałego podnoszenia poziomu oferowanych standardów technicznych eksploatowanych środków transportu lotniczego i logistycznej obsługi klientów. Te relacje są skutkiem intensywnej rywalizacji zmierzającej do dominacji w wykorzystaniu unikatowych osiągnięć technicznych i technologicznych w celu pozyskania możliwie największej liczby odbiorców usług.

Specyfika uwarunkowań konkurencyjnych w sektorze lotniczych przewozów cargo wymaga od jego organizatorów specjalistycznej wiedzy i umiejętności zarządczych, obejmujących nie tylko branżę, ale także obszary interdyscyplinarne, w tym społeczne, posiadające istotny wpływ na efektywność tej działalności⁵. Z tego powodu każda podejmowana decyzja dotycząca sposobu konkurowania na rynku przesyłek lotniczych wymaga precyzyjnego uszczegółowienia, ponieważ w tym sektorze, z pozoru mniej znacząca decyzja, może niejednokrotnie wygenerować istotne skutki finansowe, zarówno znacząco poprawiające poziom efektywności ekonomicznej jak również powodujące znaczne straty⁶.

Wybór sposobu konkurowania na rynku towarowych przewozów lotniczych dokonuje się poprzez świadome kreowanie oferty rynkowej, eksponowanie jej najważniejszych cech, które powinny spełniać aktualny i przyszły zakres oczekiwań potencjalnych odbiorców. Widocznym znakiem skuteczności tak kształtowanego systemu konkurowania jest wzrost poziomu sprzedaży usług.

Rynek lotniczych przewozów cargo, który w większości ma charakter międzynarodowy, znajduje się w fazie dynamicznej rywalizacji globalnej, występującej nie tylko wewnątrz własnego sektora ale także w układach rynku międzynarodowego. Te warunki tworzą wymóg dotyczący rozszerzenia zakresu i zróżnicowania form konkurencji, ponieważ odbiorcy usług zyskali szeroki dostęp do szczegółowych informacji, ułatwiających im ocenę konkurencyjności ofert podmiotów w wszystkich branżach operujących na rynku transportowym. W efekcie następuje osłabienie lojalności wobec narodowych oferentów, czyniąc głównym kryterium wyboru usług, korzystne zaspokojenie aktualnych oczekiwań⁷.

Niewątpliwymi zaletami transportu lotniczego są: krótki czas przelotu, duży zasięg i wysoka sprawność realizacji usług oraz stosunkowo wysoki poziom bezpieczeństwa. Jest to również kosztowny i relatywnie mniej dostępny sposób transportu towarów. Jednak rozwój floty, infrastruktury nawigacyjnej i naziemnej, bazy techniczno-technologicznej, procesu eksploatacji, dystrybucji i promocji wymagają znacznych nakładów, bez których niemożliwy jest rozwój przewozów cargo oraz wzrost atrakcyjności i rozszerzenie rynkowej oferty. Tylko nieliczne podmioty sektora przewozów lotniczych są zdolne do wygospodarowania niezbędnych środków do realizacji działalności charakteryzującej się najwyższym poziomem jakościowym.

Wstąpienie Polski w strukturę UE w istotny sposób pogorszyło sytuację polskiego sektora przewozów lotniczych cargo, który stając się integralną częścią zliberalizowanego rynku wspólnoty zaczął podlegać jej prawom. Okazało się, że w porównaniu z rozwiniętymi krajami Europy Zachodniej charakteryzuje się ograniczoną zdolnością konkurencyjną, wymagającą pilnej strukturalnej przebudowy.

3. EFEKTYWNOŚĆ LOTNICZYCH PRZEWOZÓW CARGO

W Polsce, podobnie jak w innych nowych krajach członkowskich UE transport lotniczy jest najszybciej rozwijającą się gałęzią transportu. Jest to konsekwencja wzrostu gospodarczego i związanego z nim zwiększonego zapotrzebowania na przewozy ładunków. Dla jakości transportu lotniczego istotna jest dostępność do regionalnych portów lotniczych, których liczba będzie wzrastać.

Polska infrastruktura portów lotniczych służących przewozom ładunków w komunikacji lotniczej składa się z 38 portów i obejmuje następujące obiekty:

- 1 port centralny w Warszawie,
- 7 portów regionalnych: Kraków, Gdańsk, Poznań, Katowice, Wrocław, Szczecin, Rzeszów,
- 12 portów regionalnych drugorzędowych, nie obsługujących przewozów towarowych,
- 18 portów lokalnych⁸.

Rozwojowi lotniczych portów regionalnych sprzyja aktywność samorządów wojewódzkich i miast metropolitalnych. Przewozy cargo odbywają się do najważniejszych miast w Europie, a także obejmują Amerykę Płn. i Płd. Afrykę, Środkowy Wschód i Azję. Dzięki umowom zawartym z innymi liniami lotniczymi i przewoźnikami cargo, istnieje możliwość przewozu ładunku z każdego miejsca na świecie. W ramach przewozów lotniczych obsługiwane są przesyłki standardowe, specjalne, a także na życzenie klienta przewozy czarterowe. Czartery, jakimi dysponuje polska flota, mogą pomieścić towar o wadze do 120 ton, a ich zasięg wynosi do 12 000 kilometrów. Obecnie flota cargo liczy 56 samolotów, w tym 17 Boeingów o zasięgu od 2150 do 11 700 kilometrów, 29 Embraery o zasięgu od 1500 do 3000 kilometrów i 10 ATR o zasięgu 1200 kilometrów.

⁴ J. Rokita, *Zarządzanie strategiczne. Tworzenie i utrzymywanie przewagi konkurencyjnej*, PWE, Warszawa 2005, s. 11-13.

⁵ J. G. Wensveen, *Air Transportation. A Management Perspective Sixth Edition*, ASHGATE, Burlington USA, 2007, s. 427.

⁶ A. Cheng-Jui Lu, *International Airline Alliances and competition law/us antitrust law and International Air Transport*, Kluwer Law International, The Hague/London/New York, 2002, s. 153.

⁷ A. Radomyski, *Zarządzanie przedsiębiorstwem na rynku usług lotniczych w warunkach silnej konkurencji*, Wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej, Warszawa, 2007, s. 177.

⁸ M. Stajniak, M. Hajdul, M. Foltiński, A. Krupa, *Transport i spedycja*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2008, s. 32.

Tab.1. Wykaz firm posiadających certyfikat przewoźnika lotniczego AOC z podziałem na rejony wykonywanych przewozów cargo i typy statków powietrznych(stan na 02.2012)

Lp.	NAZWA PRZEWOŹNIKA	REJONY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ	TYPY STATKÓW POWIETRZNYCH
1.	PLL "LOT" S.A.	EUR, AFI MID/ASIA, World Wide	B-767, B-737, ERJ 190, ERJ 170, EMB-145
2	EuroLOT S.A.	EUR, NAT, NAM, CAR, SAM, AFI, MID/ASIA, PAC	ATR 72-202 ATR 42-500
3.	OLT Expres Poland Sp. z o.o.	WORLDWIDE	A 320
4.	SPZOZ LOTNICZE POGOTOWIE RATUNKOWE	EP, EUR, AFI MID/ASIA	EC135P2+ P180
5.	EXIN Sp.z o.o.	EP, EUR	AN-26B
6.	SprintAir SA	EUR, AFI MID/ASIA	SAAB 340-A L-410 UVPE
7.	SkyTaxi Sp. z o.o.	EP ,EUR, AFI, MID/ASIA	SAAB 340-A
8.	GENERAL AVIATION SERVICES Sp. z o.o.	EUR, AFI	PZL-104, B-350 Bell427, Bell407, AN-2
9.	AIR Poland	World Wide	B737-800
10.	Small Planet Airlines Sp. z o.o.	EUR, AFI MID/ASIA	A 320
11.	Enter Air Sp. z o.o.	EP ,EUR, AFI MID/ASIA	B 737-400 B737-800
12.	OLT Express Regional Sp. z o.o.	EP ,EUR, AFI, MID/ASIA	J 3202, ATR 42-300
13.	SprintAir Cargo Sp. z o.o.	EUR, AFI MID/ASIA	SAAB 340-A
14.	Blue Jet Sp. z o.o.	EUR, NAM, NAT, CAR, SAM, AFI, MID/ASIA, PAC	C 525, CL-300 C-560XL,BD 700 RA-390
15.	Fly Jet Sp. z o.o.	EUR, AFI MID/ASIA	C-510, C-172 PA-34, LJ 60XR
16.	IBEX U.L. Sp. z o.o.	EP, EUR	BE-58, PA-34 C-182, C-T206H
17.	AD ASTRA Executive Charter S.A.	EP ,EUR, AFI MID/ASIA	G-58 C90, C182
18.	ASA HELI-WATER Sp. z o.o.	EP	Mi-2
19.	SKY ADVENTURE Sp. z o.o.	EP	BB 30, BB 42
20.	Hi Flyer Polska	EP	LTL 203 T
21.	Easy Air D. Malec Spółka Jawna	EP	R-44
22.	Aeroklub Warszawski	EP-EPMO	C 172, C 208B, C 152, AT-3
23.	Silvair Sp. z o. o.	EUR	PA-34V

Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Rok 2010 był rokiem odbicia pokryzysowego. Zaobserwować można wyraźne ożywienie po okresie załamania, które przełożyło się na dynamiczny wzrost liczby operacji i liczby pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych. Dość znaczący wzrost liczby pasażerów i operacji w roku 2010 spowodował, iż osiągnięte dla całego rynku wyniki przewozowe były zbliżone do tych z roku 2008.

W roku 2010 nastąpił gwałtowny wzrost ilości obsługiwanych przesyłek przez polskie porty lotnicze. Wielkość ta wzrosła z 71.009 tys. ton w roku 2009 do 80.932 ton w roku 2010, tj. o prawie 14%, po blisko 15% spadku w roku 2009. Za wspomniany wzrost odpowiada wyłącznie przewóz cargo, który osiągnął dynamikę 26,5% – przewóz poczty w tym samym czasie spadł o 9,7%. Tak dynamiczny wzrost ilości obsługiwane cargo zaowocował pełnym odrobieniem strat poniesionych na skutek zawirowań gospodarczych związanych z kryzysem finansowym w tym segmencie.

W polskim cargo podobnie jak w latach poprzednich, bardzo duży udział ma przeładunek poczty. W 2010 r. poczta stanowiła 28,3% ogólnego tonażu. Był to wprawdzie nieco mniejszy udział niż w 2009 r., kiedy przekroczył on 30%, ale większy niż w 2008 r. (ok. 1/5 całości przeładunków).

Najbardziej konkurencyjne jest lotnisko Warszawa, które pozostawało głównym centrum przeładunków cargo (z 55,6 tys. ton) choć tempo wzrostu wyniosło 11%, tj. mniej niż w skali całego kraju. Najbardziej dynamicznie pod względem obrotu towarowego rozwijała się działalność na lotnisku w Katowicach. Wprawdzie już po poprzednich latach zajmowało ono drugie miejsce, ale w 2010 r. łączne przeładunki przekroczyły 11 tys. ton, a dynamika przekroczyła 50%, natomiast najslabiej radziły sobie najmniejsze porty regionalne.

Ożywienie gospodarcze, wzrost obrotów handlu zagranicznego i dobra koniunktura w przewozach lotniczego cargo na świecie zaznaczyły się także poważnym zwiększeniem przeładunków w polskich portach. I choć polski rynek ani dla rynku światowego, ani europejskiego nie ma znaczenia – podobnie jak lotnicze przewozy towarowe dla polskiego eksportu i importu – to osiągnięty rezultat 81 tys. t przeładowanych towarów i poczty w 2010 r. jest drugim w historii wynikiem, który zanotowały polskie porty lotnicze. Imponujący, jak na polskie warunki, jest też wzrost w stosunku do kryzysowego 2009 r., który przekroczył 9 tys. t, co stanowi ponad 13% więcej niż rok wcześniej (zob. tab.2). Tak więc w stosunku do lat poprzednich możemy mówić o znaczącej i pozytywnej zmianie.

Tab. 2. Przewozy ładunków cargo z podziałem na porty lotnicze w latach 2008 - 2010 roku

Lp.	Port lotniczy/lotnisko	Ładunki (kilogramy)			
		2008	2009	2010	zm.10/09
1.	Warszawa – Okęcie	54 666 727	50 143 288	55 649 197	10,98%
2.	Katowice – Pyrzowice	13 943 705	7 589 710	11 448 372	50,84%
3.	Kraków – Balice	4 219 901	4 175 152	4 464 665	6,93%
4.	Gdańsk – Rębiechowo	4 610 376	4 016 932	4 487 051	11,70%
5.	Wrocław – Strachowice	1 059 521	989 414	879 299	-11,23%
6.	Poznań – Ławica	2 748 870	2 150 253	2 396 729	11,42%
7.	Szczecin – Goleniów	1 112 635	873 954	728 981	- 16,59%
8.	Rzeszów – Jasionka	560 770	557 135	465 803	-16,39%
9.	Bydgoszcz – Szwederowo	483 234	520 447	413 911	-20,47%
10.	Łódź – Lublinek	–	2 788	200	-92,83%
11.	Zielona Góra – Babimost	–	3 929	0	-100,00%
Razem		83 405 738	71 023 002	80 932 208	13,59%

Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Wzrost obrotów powinien sprzyjać przemianom jakościowym, a te z kolei przyciągać nowych uczestników rynku, tak po stronie linii lotniczych oraz spedytorów, jak i klientów zlecających usługi lotniczego cargo. Statystyki ostatnich lat pokazują, że przeładunki w latach 2000–2010 wzrosły zaledwie o 45%, przy wzroście ruchu pasażerskiego o 257% w tym samym okresie. Mamy zatem do czynienia z naturalną, choć relatywną, marginalizacją tej działalności w całości poczynają i aktywności portów lotniczych. Nie przekreśla to skali nakładów inwestycyjnych ani uwagi, jaką zarządy portów przykładają do tego segmentu. Nie zmienia to jednak powyższych uwag.

W stosunku do lat 2008 – 2009 poprawiła się nieco relacja między polskim PKB, a wielkością przeładunków. W 2010 na każdy mld USD wytworzonego produktu narodowego przypadało w Polsce 0,18 tys. ton przeładunków na lotniskach (w 2009 r. było to 0,16, a w 2008 r. 0,15 tys. t.) Przy PKB liczonym w PLN stosunek ten wyniósł w 2010 r. 59 t. na każdy mld PKB, w 2009 było to 51 t., w 2008r. 63 t. a w 2007 r. 72 t. Można zatem uznać, że wprawdzie w stosunku do kryzysowego 2009 r. nastąpiła poprawa, to w latach 2007 – 2008 były to wartości wyższe.

4. OCENA KONKURENCYJNOŚCI POLSKIEGO RYNKU

Perspektywy rozwoju polskiego rynku towarowych przewozów lotniczych są ściśle związane z globalnym nurtem i trendami istniejącymi w światowym sektorze komunikacji lotniczej.

W Europie rynek rozwija się bardzo dobrze, jednak my od lat napotykamy na kilka przeszkód. Przede wszystkim na polskich lotniskach brakuje odpowiedniej infrastruktury do obsługi ładunków lub dostęp do niej jest kosztowny. Poza tym, sieć portów lotniczych w Polsce jest aż 6 razy rzadsza niż w wysoko rozwiniętych krajach Europy Zachodniej. Średnio, na jeden port lotniczy w Polsce przypada 3,2 mln obywateli, podczas gdy w krajach starej Unii Europejskiej liczba ta wynosi około 460 tys. mieszkańców.

Inna ważna kwestia to brak realnej konkurencji w zakresie firm handlingowych, dyktujących nieraz ceny swoich usług nieadekwatne do ich jakości. Potencjalnych klientów zniechęcają także wysokie koszty wynajmu powierzchni magazynowych czy biurowych. Czynniki te, jak również zaniedbania w zakresie rozwoju infrastruktury polskich lotnisk, sprawiły, że Polska jest dziś traktowana jako obszar zasilania cargo dla innych portów lotniczych, a nie jako miejsce

rozwoju biznesu przewozowego. Stosunkowo niewielki potencjał Warszawy w zakresie przewozów i obsługi cargo, znacznie ogranicza możliwości rozwoju modelu biznesowego bazującego na realnej konkurencji w zakresie handlingu. Ogólnie to problem niskiego ruchu cargo na polskich lotniskach wynika min. ze słabej infrastruktury lotniskowej, wysokich cen za obsługę i faktu że firmy w Polsce wolą wysłać towar ciężarówkami do Wiednia lub Frankfurtu zamiast bezpośrednio z kraju.

Prognoza IATA zbudowana jest wokół globalnego tempa wzrostu PKB. IATA podkreśla, że wyniki finansowe linii lotniczych są ściśle powiązane z kondycją światowych gospodarek. Według organizacji, łączne przychody linii lotniczych zrzeszonych w IATA powinny wynieść w br. 594 mld dol. Ceny za paliwo będą dla przewoźników nadal dużym obciążeniem. Rachunek za paliwo wyniesie 176 mld dol., co oznacza 30-proc. udział w kosztach przewoźników. Sumy te wyliczono przy założeniu, że baryłka ropy będzie kosztować 110 dolarów. IATA spodziewa się jednak, że ceny ropy w 2012 r. spadną do ok. 100 dol. za baryłkę, "ale ze względu na umowy hedgingowe rachunek za paliwo wzrośnie do 32 proc. kosztów linii lotniczych". Cały sektor lotniczy za paliwo może zapłacić w 2012 r. 201 mld dol.

Długookresowe prognozy rozwoju sektora lotniczych usług cargo wykazują, że kryzysy są zjawiskiem naturalnym wynikającym z cykliczności kształtowania się koniunktury ekonomicznej branży. Po okresach dekonunktury zazwyczaj powstają nowe, korzystne uwarunkowania umożliwiające poprawę efektywności operatorów, pod warunkiem zwiększenia aktywności we wszystkich zakresach działalności przedsiębiorstw. Jest to związane z zaostrzeniem działań konkurencyjnych, powodujących wzrost aktywności podmiotów w procesie dążenia do uzyskania oczekiwanego poziomu efektywności ekonomicznej.

Należy jednak zaznaczyć, że polski rynek usług lotniczych cargo jest częścią rynku światowego, co powoduje, że zmiany zachodzące w globalnym otoczeniu mają istotny wpływ na jego charakter, efektywność eksploatacyjną, dynamikę wzrostu i ekspansję. Te uwarunkowania stwarzają konieczność planowania zadań na dłuższy okres z uwzględnieniem determinant lokalnych oraz uwarunkowań obowiązujących na rynku globalnym.

Ten rodzaj transportu posiadając potencjalne walory umożliwiające aktywizację wielu gałęzi gospodarki, wpływa w znacznie większym stopniu na rozwój rynku dóbr i usług niż inne rodzaje działalności. Jego zdecydowana przewaga nad innymi rodzajami przewozów ładunków polega na tym, że jako jedyny umożliwia niezmiernie silną kompresję czasowo – przestrzenną, stanowiącą jedno z największych osiągnięć współczesnej cywilizacji.

5. WNIOSKI

Transport towarów drogą lotniczą jest w Polsce nadal traktowany jako segment rozwojowy, co oznacza, że pozostajemy w tyle w porównaniu do zachodnich gospodarek krajów UE. Na polskim rynku stopniowo rośnie udział przewozów cargo w transporcie lotniczym oraz umacnia się pozycja lotnisk regionalnych.

Porównując dane dotyczące obsługi przewozów cargo w ostatnich latach można zauważyć tendencję do wzrostu znaczenia regionalnych portów lotniczych. I chociaż warszawskie Okęcie nadal pozostaje portem dominującym, to systematycznie wzrastają udziały w tym rynku takich lotnisk, jak Katowice, Kraków, Gdańsk i Poznań. Przyczyny są oczywiste – w Warszawie i okolicach działa większość firm spedycyjnych, a Okęcie jest portem obsługującym większość ruchu lotniczego, na szczególną uwagę zasługują Katowice – Pyrzowice, które najdynamiczniej się rozwijają.

W Polsce operuje 23 firmy posiadając certyfikat przewoźnika lotniczego AOC działając w środowisku konkurencji ze strony silnych koncernów międzynarodowych, które oferują przewozy towarowe niezależnie od przewozów pasażerskich i działają w dobrze zorganizowanej siatce spółek regionalnych, często oferując usługi komplementarne, na przykład w zakresie transportu samochodowego.

Tonaż ładunków towarowych przewożonych drogą lotniczą w polskich portach od kilku lat pozostaje na podobnym poziomie, z okresowymi tendencjami wzrostowymi. Nadal jednak jest to poziom stosunkowo niski w porównaniu z innymi rynkami i wynosi ponad 80 tys. ton.

Przewozy lotnicze cargo wymieniając się jako jeden z priorytetów polityki transportowej państwa. Analitycy wskazują, że obsługa segmentu przewozów towarowych znacznie poprawia efektywność funkcjonowania przewoźników lotniczych, którzy w większości wykorzystują do przewozów cargo wolne powierzchnie ładunkowe i udźwig handlowy samolotów pasażerskich. Wskazuje się także na wzrost atrakcyjności wśród inwestorów zagranicznych regionów mogących zaoferować obsługę tego segmentu. Przewiduje się, że wraz z rozwojem gospodarczym rola transportu lotniczego w przewozach ładunków, chociaż konkurencyjność naszego rynku w tym zakresie wobec innych krajów UE jest większa niż w przewozach pasażerskich.

6. BIBLIOGRAFIA

- [1] Burnewicz J., Międzynarodowe rynki transportowe. UG, Sopot 2004.
- [2] Cheng-Jui Lu A., International Airline Alliances and competition law/us antitrust law and International Air Transport. Kluwer Law International, The Hague/London/New York, 2002.
- [3] Radomyski A., Zarządzanie przedsiębiorstwem na rynku usług lotniczych w warunkach silnej konkurencji. Wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej. Warszawa, 2007.
- [4] Rokita J., Zarządzanie strategiczne. Tworzenie i utrzymywanie przewagi konkurencyjnej. PWE, Warszawa 2005.
- [5] Stajniak M., Hajdul M., Foltiński M., Krupa A., Transport i spedycja, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2008.
- [6] Szymajda J., Konkurencja w transporcie lotniczym. Liber, Warszawa 2002.
- [7] Wensveen J. G., Air Transportation. A Management Perspective Sixth Edition. ASHGATE..Burlington USA, 2007.